第　９　次
厚 木 市 交 通 安 全 計 画
（平成 23 年度～平成 27 年度）

厚　木　市

まえがき

厚木市における交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、第１次から第８次までの厚木市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等の連携のもとに安全対策を実施し、成果をあげて参りました。

本市には昭和 43 年開通の東名高速道路やさがみ縦貫道路（現在、建設中）をはじめ、国道 129 号、246 号、271 号、412 号など広域幹線道路が市内を走り、交通結節性に優れ、今日の経済基盤の発展及びその活性化に大きく寄与してきました。しかし、自動車交通の伸びは道路整備の速度を上回る勢いで伸びており市内各所で交通渋滞を引き起こしております。また悲惨な交通事故は依然としてなくならず、近年では自転車や高齢者の交通事故が増加傾向にあります。

このような情勢から交通事故防止は国・県・市をはじめ、関係団体、さらには市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の基に交通安全対策全般にわたって施策の大綱を定めるとともにセーフコミュニティの推進を通じて、事故やけがの予防と減少に取り組み、交通事故のない安心・安全なまちづくりの実現に向けて総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進しなければなりません。このような観点から、第９次厚木市交通安全計画は平成 23 年度から平成 27 年度までの５年間に講ずべき本市の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的に国及び神奈川県が定めた「第９次交通安全基本計画」並びに「第９次神奈川県交通安全計画」を踏まえて策定したものです。

目　　次

計画の構想

交通事故の原因は、その大部分が個々のわずかな不注意によって起きるものであり、人災とも言えるもので、交通道徳の自覚により未然に防止できるものです。

厚木市は、県央の中心的な都市で交通網の発達により、国県道等の交通量はますます増加の傾向にあり、事故多発の要因が山積みされています。

こうした状況下において、交通安全施策を講ずるに当たっては、人命尊重の理念及び交通事故による社会的・経済的損失も勘案し、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者に配慮し、安全・安心で快適な交通環境の形成を基本に、車両等を運転する人間及び交通環境並びに交通機関という三つの要素に係る相互の関連を考慮しながら、適切な方策を総合的に検討し、お互いのいたわりの心、思いやりを大切にした交通安全思想の高揚に意を注ぎ、「安全・安心な交通社会の確保」を目指して次の視点に基づき積極的な事故防止を図ります。

第１に、交通安全確保のため交通安全施設の整備促進が必要です。特に歩道と車道の分離、通学路の整備等を重点に歩行者の安全を確保するための施設整備を推進します。

第２に、生活道路、通学・通園道路における交差点の改良と合理的な交通規制等により、道路環境の改善を推進します。

第３に、交通安全教育の推進と市民の交通道徳の高揚のため、家庭、学校、職場、地域等の領域別、年齢段階に応じた生涯にわたる交通安全教育の推進を図るとともに、広報活動の充実、交通安全に関する団体等の育成と自主活動を促進します。また、これらの対策と並行して、交通事故が発生した場合、その被害者の援護対策として救急体制及び救急医療体制の充実、救急関係機関の協力関係の確保並びに交通事故相談体制の充実を図ります。

以上の諸施策を計画的に推進するほか、これらの施策を有効、適切に実施するため、常に交通事故の原因並びに交通安全に係る総合的な研究調査を行い、国、県等の関係機関と密接な連絡調整を図り、総合的、効果的な取り組みを行なうとともに、市民との連携、協働による交通安全活動を一体的・積極的に進めてまいります。

第１章　道路交通の安全

第１節　道路交通の安全についての目標

Ⅰ　近年における交通事故の状況

本市の交通事故発生状況は、第７次交通安全計画最終年の平成 17 年には、事故件数 2,427 件、死傷者数 2,931 人となっています。

これが、第８次交通安全計画最終年度では、1,499 件、1,821 人となり、この５年間で事故件数、死傷者数ともに減少しているが、高齢者又は若年層の自転車及び二輪車事故は横ばい状態です。

１　交通事故の現状（平成 22 年中）

平成 22 年中の厚木市内の交通事故の現状は交通事故発生件数年間統計で見ると、次のような特徴、傾向となっています。

（１）増加する二輪車事故

二輪車の関係する事故件数は、平成 19 年以降事故全体の 25%以上の割合で常に推移しており、平成 22 年中も 382 件（25.5%）と前年を下回るも最も高い構成率で推移しています。また、交通事故死者４人はすべて二輪乗車中です。

（２）高い割合で発生する自転車事故

自転車の関係する事故件数は、二輪車事故に次いで割合が高く、平成 19 年以降事故全体の 22%以上の割合で推移しています。

（３）増加する高齢者事故

高齢者に関する事故の割合は、平成 19 年以降ゆるやかに増加しており、平成 22 年中は 304 件で事故全体の 20.3%を占めています。

（４）横ばい状態の飲酒事故

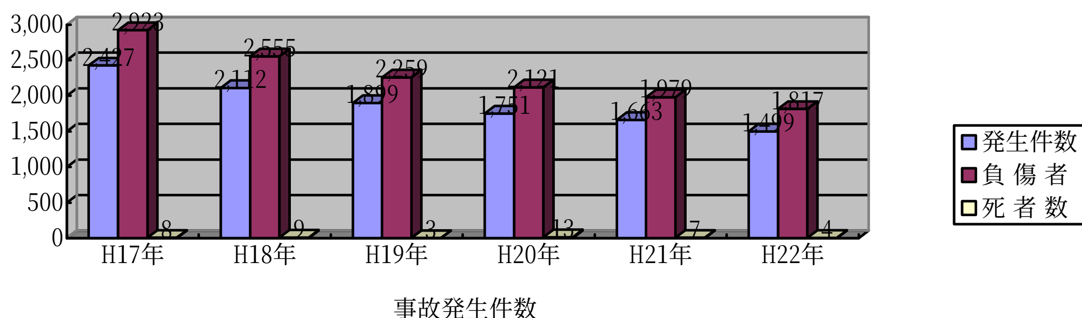
事故の第一当事者が飲酒運転していた件数は、平成 19 年以降割合は低いものの、ほぼ横ばい状態で発生しています。平成 22 年中の発生は８件で事故全体の 0.5%の割合です。

Ⅱ　第９次交通安全計画における目標

交通安全対策における究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現であるが、そこに至るまでの中期的な目標として、本計画期間においては、次の項目を目標とします。

① <u>年間の 24 時間死者数を無くすことを目指す。</u>

② <u>年間の事故発生件数（人身事故）を 1,200 件以下にすることを目指す。</u>



事故発生件数

第２節　道路交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点

本市は、交通事故の件数、負傷者数ともに長期間減少しており、また、死者数も昨年は減少していることから、第１次から８次までの交通安全計画には一定の効果があったと考えられます。そのため、従来の施策を継続するとともに、社会情勢の変化に対応する新たな課題を勘案し、次の８つの交通安全対策を実施することとします。

１　道路交通環境の整備
２　交通安全思想の普及徹底
３　安全運転の確保
４　車両の安全性の確保
５　道路交通秩序の維持
６　救助・救急活動の充実
７　交通事故被害者等に対する支援
８　調査研究の充実

実施にあたっては、次の視点を重視して交通安全対策の推進を図ります。

１　高齢者及び子どもの安全確保

厚木市では、平成 22 年 10 月には、65 歳以上の人の割合が全人口の 17.6%に達し、本格的な高齢社会を迎えています。高齢化の進展に伴い、高齢者が関係した交通事故が増加し、高齢死者の割合も急速に増加しております。

そのため、加齢に伴うさまざまな心身の変化など多様な高齢者の実態を踏まえた、きめ細かな交通安全対策を進めます。特に、高齢者が歩行中や自転車乗用中に被害に遭うケースだけでなく、自動車運転者として加害者になるケースなど、高齢者の交通社会への関わりに応じた総合的な交通安全対策を実施する必要があります。また、高齢者の社会参加を促進するため、交通環境のバリアフリー化等を進めます。

こうした高齢者の交通安全対策を進める上では、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等との連携を図るなど、高齢者が居住する地域と密着した活動として取り組む必要があります。

また、安心して子どもを育てることのできる社会を実現するためにも子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における安全な歩行空間の整備等、交通事故防止対策に積極的に取り組み、子どもの安全・安心を確保する必要があります。

２　歩行者及び自転車の安全確保

厚木市における状態別死者数は近年、歩行中の交通事故死者数は横ばい状態でありますが、二輪車乗車中、自転車乗車中の交通事故死者数が増加傾向にあります、全体の交通事故死者数に占める二輪車・自転車が大半を占めています。また、高齢者及び若年層が関係している事故が目立ってきています。

安全で安心な社会の実現を図るためには、弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められています。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、自転車乗用中の死者は近年、少数ではあるが発生し、事故は年間 350 件前後発生しており、交通事故全体に占める割合は高いです。自転車は、自動車等と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者

と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行環境の整備を積極的に進める必要があります。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なこともあり、ルールやマナーに違反が目立つことから、年齢や自転車の利用目的に応じた交通安全教育等の充実を図る必要があります。

さらに、駅前や繁華街等の歩道上の放置自転車については、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要があります。

3　生活道路及び幹線道路における安全確保

車道幅員 5.5 メートル未満の生活道路における交通死亡事故が近年も発生し、人身事故発生件数が人身交通事故全体の約３割を占めている状況を踏まえると、今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行の普及等の対策を講じる必要があります。また、本来、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進し、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を推進します。

また、依然として、交通事故死者数の多くを占める道路における対策については、①事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確にし、②蓄積した効果データを活用し、事故原因に即した効果の高い対策を立案し、③対策完了後の効果を評価し，評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった「成果を上げるマネジメント」を推進し、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要があります。

4　市民との連携・協働

交通安全を地域に根ざした施策として効果的に展開するためには、市民一人一人の交通安全意識の高揚と、市民や団体が自主的に行っているさまざまな交通安全活動を市民運動として進めることが重要です。

そのため、各年代層を対象にした体系的な交通安全教育を実施するとともに、交通安全市民運動の中核組織である交通安全対策協議会を中心とした広報・啓発活動の充実などを図り、市民自らが安全で安心な交通社会の構築へ参加できる仕組みをつくることが必要です。

同時に、交通安全計画を始めとする、さまざまな交通安全施策の策定にあたって、幅広い市民の意向を十分反映させるとともに、交通安全関係団体の支援等を通じて、交通安全活動を市民との協働事業として展開します。本市は、市民活動が活発な地域であり、市民との連携・協働による交通安全市民運動の活性化を図っていきます。

Ⅱ　交通安全の施策

1　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者等の関係機関が連携し推進してきたところであり、道路等の事故多発地点対策等において一定の事故抑止効果が確認されています。

今後も、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路を始めとする「人優先」の道路交通環境整備の強化を図っていく必要があります。

このため、道路交通環境の整備については、交通事故防止の観点から、幹線道路から居住地域内道路に至るまで適切に機能分担された道路交通網の体系的整備を進めるとともに、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路においては、交通安全施設等の整備等により安全な道路交通環境を形成することとします。

交通安全施設等の整備に当たっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発し

ているなど問題が生じている箇所に対して重点的に実施し、事故の特性や発生要因を分析し、整備後には結果の評価を行い、以後の対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、事故削減を図ります。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常の生活、社会経済活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見を反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案に当たって地域住民等が主体的に参加できる機会を充実します。

そのほか、道路交通の円滑化を図るため、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（ＴＤＭ*）施策等を推進するよう警察に働きかけます。

（１）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備はいまだ十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。このため、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進します。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、警察と道路管理者が連携し、車両速度の抑制、道路の形状や、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進します。

そのほか、道路標識・道路標示（以下「道路標識等」という。）の高輝度化等の安全対策を実施します。また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号。バリアフリー新法）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響式信号機、高齢者等感応式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離する歩車分離式信号の導入や信号灯器のＬＥＤ*化を推進するよう警察に働きかけます。

イ　通学路等の交通安全施設の整備

幼児・児童の通園、通学の安全を確保するため、通学路等の歩道等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の整備拡充に努めます。

ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めた全ての人が安全に安心して参加活動できる社会を実現するため、駅、公共施設等周辺における歩道の段差・傾斜・勾配の改善等バリアフリー化による安全安心な歩行空間の整備等を推進します。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム（ＰＩＣＳ*）の整備を要請し、高齢者・障害者等の安全な移動の支援に努めます。

エ　無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等による安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワーク等の観点から無電柱化を推進するため、「無電柱化に係るガイド

---

*TDM：Transportation Demand Management の略（道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法）

*LED：Light Emitting Diode 発光ダイオード

*PICS：Pedestrian Information and Communication Systems

ライン」に基づき、市街地の幹線道路だけでなく、非幹線道路も含め、面的な無電柱化を推進します。

（２）幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント*」を導入し、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン*（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取り組みます。また、基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。手順については事故の危険性が高い特定の区間を選定し、事故データにより、事故要因等を明らかにした上で、効果の高い対策を立案・実施するとともに、 対策完了後は、その効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

イ　事故危険箇所対策等の推進

特に事故発生割合の大きい幹線道路や、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路などの「事故危険箇所」、「事故多発区間(地点)」について、警察及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進します。

これらの対策箇所においては、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

ウ　幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、幹線道路においては、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを警察に要請し、その適正化を推進します。

エ　重大事故の再発防止

管理道路において、社会的に大きな影響を与える重大事故等が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、警察と連携して、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様な事故の再発防止を図ります。

オ　適切に機能分担された道路網の整備

(ｱ)　高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車・歩行者道等の整備を推進します。

---

* 成果を上げるマネジメント：４ページ　「３　生活道路及び幹線道路における安全確保」内参照。
* 事故ゼロプラン：危険な箇所を地域の方と一緒に選定し、地域の方にも危険な箇所との認識を持っていただきながら、集中的・重点的に交通事故の撲滅に取り組むもの。

(ｲ)　広域的な交通量を分担させるため高規格幹線道路、地域高規格道路等の早期整備を事業者に要請するとともに、道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ｳ)　市街地内の通過交通の排除とともに、交通の効果的な分散を図るバイパス及び環状道路の整備を国等に要請します。

(ｴ)　幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を推進するとともに、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施します。

(ｵ)　効率的な輸送体系を確立するため、道路交通、鉄道等の交通機関の連携を図るとともに、鉄道駅等の交通結節点等へのアクセス道路の整備を推進します。

カ　改築等による交通事故対策の推進

(ｱ)　歩行者及び自転車利用者等の安全を確保するため、既存道路の拡幅、自転車通行帯の設置などを推進します。

(ｲ)　交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進します。

(ｳ)　商業系地区等における安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進します。

(ｴ)　交通混雑が著しい地区や鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を分離するとともに、歩行者空間を拡大するため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ*、交通広場等の総合的な整備を推進します。

キ　交通安全施設等の整備

(ｱ)　道路の構造及び交通の実態を勘案し､交通事故が発生する危険性の高い場所等に信号機を設置することを警察へ要請するとともに､既存の信号機についても､交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化について要請していきます。

　特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を要請します。また、必要のある場所には、バス感応化等の検討も要請します。

(ｲ)　道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、交通安全施設等の整備を推進します。さらに、依然として多発している夜間の交通事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進します。

（３）交通安全施設等整備事業の推進

　特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 20 年度から 24 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）に基づき、警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行い、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

　また、平成 25 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図るとともに、交通安全施設等の老朽化対策を推進し適切な維持管理に努めます。

---

*ペデストリアンデッキ：歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路

ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

人優先の考えの下、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩行空間の確保を図ります。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

イ　幹線道路対策の推進

幹線道路では事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、交差点改良等の対策を実施するほか、信号機の高度化等の対策を警察に要請します。

ウ　交通円滑化対策の推進

信号機の高度化を警察に要請するとともに、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大と交通の円滑化を推進するとともに、併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進します。

エ　道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路利用者の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を推進し、今後の道路交通環境の整備に反映させます。

また、交通安全は、住民の安全意識に支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携を推進するとともに、事業の進捗状況、効果等を公表します。

オ　交通安全対策協議会等の活用による関係機関の連携

「厚木市交通安全対策協議会」などを活用し、必要に応じ学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、関係機関が連携して的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現及び交通安全の啓発を図ります。

カ　国際化社会に対応した道路交通環境の整備

外国人にとって見やすく分かりやすい、多言語による視認性を高めた案内標識や表示板の整備を推進します。

（４）効果的な交通規制の推進

道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等に応じ、規制内容をより合理的なものにし、効果的な交通規制を行うよう警察に要請していきます。

（５）自転車利用環境の総合的整備

ア　クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現

都市交通としての自転車の役割と位置づけを明確にした上で、乗用車から自転車への転換を促進します。また、自転車専用通行帯や歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等を検討する。

さらに、自転車を共同利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・

マナーの啓発活動等を推進する。

イ　自転車等の駐車対策

自転車等の駐車対策について「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和 55 年法律第 87 号）による施策を総合的に推進します。

そのため、自転車等駐車場整備を推進するとともに、民間事業者が整備する駐輪施設整備の支援を図ります。さらに、自転車等利用者の通行の安全を確保するため、計画的な交通規制を警察に要請します。

鉄道駅周辺等における放置自転車対策のため、地域住民、関係機関及び鉄道事業者等が連携し、効率的・総合的な自転車駐車場の整備、条例による放置されている自転車等撤去等の推進を図ります。

特に、バリアフリー新法に基づく、重点整備地区内の道路においては、放置自転車等の排除、広報啓発活動及び自転車駐車場の整備等を重点的に推進します。

（６）高度道路交通システム(ＩＴＳ)の活用

情報通信技術（ＩＴ）等を推進して、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ＩＴＳ）を推進するよう警察へ要請していきます。

（７）交通需要マネジメントの推進

円滑な交通環境のため、パークアンドライド及びサイクルアンドバスライドなどの推進など輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント(ＴDM)を推進するとともに、広報・啓発活動により、その定着化を図ります。

ア　公共交通機関利用の促進

交通量の多い道路において、バス専用・優先レーンの設定、バス感応式信号機、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の整備を警察に要請するほか、ハイグレードバス停、パークアンドバスライド・サイクルアンドバスライドやコミュニティバスの導入等、バス利用の促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係機関が連携して総合的に実施します。

また、公共交通機関の整備を支援し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、サイクルアンドバスライド駐輪場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

イ　自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により、効率的な自動車利用を推進するため、共同配送システムの構築をはじめ、車両運行管理システム（ＭＯＣＳ）の導入を関係機関に要請するなどにより、物流の効率化等の促進を図ります。

（８）災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、河川の氾濫等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

また、豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、法面等の防災対策を推進します。

河川の氾濫に対しては、道路利用者への早期情報提供、避難路の整備、緊急輸送道路の確保を推進します。

イ　災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供するため、地震計、インターネット等情報通信技術（ＩＴ）等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進するよう警察（県）に要請します。

（９）総合的な駐車対策の推進

都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

ア　秩序ある駐車対策の推進

良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から規制の見直しを行なうよう警察に要請し、きめ細かな駐車規制を推進します。

イ　駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進とあわせて、駐車場の整備と有効利用を推進します。

(ｱ)　自動車交通が混雑する地区等において､駐車場法に基づく駐車場整備地区の総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画を推進します。

(ｲ)　大規模な建築物に対し、駐車場の整備を義務付けてまいります。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等、重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、交通安全施設等整備事業等を活用した公共駐車場の整備を図ります。

(ｳ)　中心市街地都心部への過剰な自動車流入を抑止し､交通の混雑を回避するサイクルアンドバスライド及びパークアンドライド等の普及のため、駐車場等の整備等を推進します。

ウ　違法駐車追放気運の醸成・高揚

関係機関・団体との密接な連携により違法駐車の排除等に関する、広報・啓発活動を行うとともに、交通関係団体や地域住民の理解と協力の下に違法駐車追放気運の醸成・高揚を図ります。

エ　ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車により道路交通が阻害されている中心市街地内道路において、交通安全施設として

の駐車場等の整備、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示等、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

(10) 道路交通情報の充実

運転者に対する正確できめ細かな道路交通情報提供は重要であり、高度化、多様化するニーズに対応した情報提供を行うため、情報通信技術（ＩＴ）等を活用した道路交通情報の充実を図るための環境整備を警察に要請します。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路の使用及び占用の適正化等

(ｱ)　道路の使用及び占用の適正化

道路使用及び占用許可の適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導します。

(ｲ)　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等について、市街地を重点的に、実態把握、強力な指導取締りによりその排除に努めます。

不法占用物件等を一掃するため、「道路ふれあい月間」等を中心に、沿道住民を始めとする道路利用者に対し、啓発活動を積極的に行います。

(ｳ)　道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事について、事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整するとともに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

イ　子どもの遊び場等の確保

子どもの交通事故の防止のため、子どもの遊び場としての「住区基幹公園」、「都市基幹公園」等の整備を推進します。

さらに、子どもの遊び場等が少ない地域又はこれに近接する地域は、公立の小学校等の運動場などの体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。

ウ　道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路構造の保全と交通の危険を防止するため、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります。

エ　地域の特性に応じた安全確保

安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

2　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全に貢献できる社会性を育成する上で、重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けさせるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる交通安全教育を通して、市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題と

して捉えるよう、意識の改革を促すことが重要です。
また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要です。
このため、関係機関・団体相互の連携を強化し、家庭、学校、職場、地域等において交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の効果的な推進を図ります。
特に小学生、中学生、高校生に対しては、「生命尊重」、「遵法」、「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動が取れるように教育するとともに、交通事故に遭わない、起こさないための「みんなの交通安全教育推進運動『スタートかながわ』」を活発化させることにより、段階的な交通安全教育を体系的に行います。
また、高齢社会が進展する中で、高齢者に対応するため、交通安全教育を強力に推進し、高齢者の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては、高齢者の特性を理解した上でその行動に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。
幼児に対する教育は、人間形成の基礎を培うための重要な役割を担うことから、幼稚園・保育所等の関係機関・団体はもとより本来、地域社会が有する教育環境、いわゆる地域のもつ教育力を活用した施策を推進します。
また、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する教育を強化します。
交通安全教育・普及啓発活動にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともにセーフコミュニティの取り組みを通じて、自治体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が互いに連携をとり、地域ぐるみの活動として推進します。
また、高齢者を中心に、三世代による世代間交流の促進等に努め、効果的な交通安全教育・普及啓発活動の推進を図ります。
さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を検証・評価することにより、効果的な実施に努めます。

（1）セーフコミュニティの推進

「事故やけがは偶然の結果ではなく予防できる」との理念の下、地域コミュニティの実態に即したデータの収集と科学的な分析を実施し、市民の皆様や行政などが連携・協働して、情報を共有し、交通事故の無い安心・安全で健康に暮らせるまちを目指し、積極的な取り組みを推進する。

（2）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育

(ｱ)　心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルール（ヘルメットの着用の必要性等）を遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において交通安全に必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

(ｲ)　保護者をはじめ地域住民は交通安全の「ひとこえ」を幼児にかけるなど、地域の教育力を活かした安全教育が行われる環境づくりを交通安全市民運動の一環として推進します。
幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら、日常のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を継続的に行います。これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等の利用や、親子での実習などについて、分かりやすい指導に努めるとともに、指導する人材の資質向上及び教材・教具の整備を行います。
児童館においては、母親クラブ等の協力を得ながら、遊びによる生活指導の一環として、

交通安全に関する指導の推進に努めます。

(ｳ) 関係機関・団体は、幼稚園・保育所等における交通安全教育の支援とともに、保護者が安全な道路の通行など、家庭において適切な指導ができるよう交通安全講習会等の実施に努めます。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導等を促進します。

イ 小学生に対する交通安全教育

(ｱ) 発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識（自転車乗車時のヘルメットの必要性等）と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

(ｲ) 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、教科や学級活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールやマナー、道路標識等について交通安全教育を実施します。

交通安全教育を計画的に実施し効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等を実施します。

また、公立・私立の学校関係者及び関係機関・団体等による「学校交通安全教育推進会議」を活用して、教育手法等の研究、情報交換等を行います。

(ｳ) 関係機関・団体は、小学校における交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

また、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導等を促進し、児童館においては、生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育

(ｱ) 日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得させるとともに、道路を通行する場合は思いやりをもって、自己の安全だけでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行います。

(ｲ) 中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、教科や学級活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、道路標識、交通事故の原因、応急手当等について交通安全教育を実施します。

交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施します。

また、公立・私立の学校関係者及び関係機関・団体等による「学校交通安全教育推進会議」を活用して、教育手法等の研究、情報交換等を行います。

(ｳ) 関係機関・団体は、中学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生

に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(ｴ)　暴走族に加入する恐れのある年齢層の中学生を対象に、自転車の交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施します。

(ｵ)　交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進します。

エ　高校生に対する交通安全教育

(ｱ)　日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車利用者、二輪車運転者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような意識啓発を行います。

(ｲ)　高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科、ホームルーム活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、交通事故の実態と原因、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。特に、二輪車の安全運転に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やＰＴＡ等と連携しながら、意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む交通安全教育の充実を図ります。

　交通安全教育を計画的に実践し、効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施します。

　また、公立・私立の学校関係者及び関係機関・団体等による「学校交通安全教育推進会議」を活用して、教育手法等の研究、情報交換等を行います。

(ｳ)　関係機関・団体は、高等学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、小中学校等との交流により、高校生による登下校時の交通安全指導の協力や、高齢者施設における交通安全教室の実施等により高校生の果たすべき役割を考えさせ、地域の交通安全活動への積極的な参加を促します。

　また、暴走族に加入する恐れのある年齢層の高校生を対象に、自転車の交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施します。

(ｴ)　交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進します。

オ　成人に対する交通安全教育

(ｱ)　自動車等の安全運転確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

(ｲ)　運転免許取得時の自動車教習所の教習水準の向上に努めるとともに、免許取得後の運転者教育としては、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を図ります。具体的には、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育等を中心として行います。

二輪車については、関係機関・団体と連携して、二輪車の実技を中心とした安全運転講習の開催を推進します。

(ｳ)　自動車等の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加させ、事業所における安全管理を徹底し、事故防止のための活動等を促進する環境の整備をします。

(ｴ)　社会人を対象とした学級･講座などにおいて飲酒運転の根絶を含めた交通安全教育の促進など、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

(ｵ)　大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車等の利用実態に応じて、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努めます。

カ　高齢者に対する交通安全教育

(ｱ)　高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

その際、高齢者の行動特性等に配慮した交通安全教育を推進します。

(ｲ)　高齢者自身への教育とともに、高齢者を取り巻く市民へ高齢者の行動特性等への理解を推進する教育を実施します。特に、高齢者自らが担う主体的な活動として、関係団体と連携し、「ヒヤリ地図*」の作成等の交通安全活動を推進します。

(ｳ)　高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者等の養成及びこの担当者を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、教材教具等の開発等指導体制の充実に努めます。

(ｴ)　関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等、多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

特に、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努めます。

(ｵ)　高齢者の事故実態に応じた具体的な指導、反射材の活用等交通安全用品の普及、高齢運転者に対する高齢者講習等の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催します。

(ｶ)　電動車いすを利用する高齢者に対しては、製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導･助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

(ｷ)　地域における高齢者の安全教育の普及のため、安全運転教育や、交通安全母の会等地域団体による活動の活性化、高齢者を中心に、三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流教育の促進に努めます。

キ　障害者に対する交通安全教育

障害者に対して、交通安全に必要な知識及び技能の習得のため、地域における福祉施設、福祉活動の場の利用などにより、障害の程度に応じた、きめ細かい交通安全教育を推進します。

交通安全教育の実施にあたっては、必要に応じて手話通訳者等の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努めます。

*ヒヤリ地図：交通安全上、危険と思われる場所や住民が実際に危険を感じた場所などをヒヤリングなどで調査し図示した地図

また、介護者、交通ボランティア等を対象とした講習会等を開催します。

ク　外国人に対する交通安全教育

市内に居住、または市内で活動する外国人に対し、我が国の交通ルール・マナーに関する知識の普及及び市内の交通事情等に関する理解を深めることを目的とした交通安全教育を推進するとともに、外国人交通安全講習指導員の養成や、外国人向け教材の充実を視野に入れ、効果的な交通安全教育に努めます。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の交通安全講習会等への参加を促進します。

（３）効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成、教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

（４）交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全市民運動の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、市や関係機関・団体を始め、市交通安全対策協議会の構成機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開します。

(ｱ)　交通安全運動の重点としては、高齢者や子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間、薄暮時における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進、違法駐車の追放、暴走族の追放、飲酒運転の根絶等、市内の交通情勢に即した事項を設定します。

(ｲ)　市内全域での事故の特徴に即した「交通安全ひとこえ運動」などの年間運動を展開するとともに、春・秋の全国交通安全運動をはじめ夏・年末等各季における運動を強力に推進します。

また、効果的な運動を実施するため、地域の実態に応じた運動の重点を定め、実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動を行う民間団体や交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通安全活動を推進します。

(ｳ)　交通安全運動の推進にあたっては、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く市民に周知し、その積極的な参加と協力のもと、市民総ぐるみの運動として展開されるよう、推進体制の一層の強化を図ります。

また、運動の効果を検証し、今後の運動がより効果的な運動となるよう配意します。

イ　高齢者事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や、高齢者の社会参加の機会増大・活発化により、高齢者が関わる事故が増加することが懸念されます。

このため、高齢者交通事故防止運動を毎月 15 日の「高齢者交通安全の日」を中心に啓発するとともに、春・夏・秋・年末の各季の運動における重点項目に位置づけ、年間を通じた市民総ぐるみの運動として推進します。

高齢者に対しては、加齢による身体特性の変化についての自覚を促すとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を促進するため、あらゆる機会をとらえた積極的な広報・啓発活動を展開します。特に、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行います。

また、各世代における交通安全教育の中で高齢者の行動特性の理解や、高齢者交通安全マークの積極的な普及・啓発を促進するとともに、「交通安全ひとこえ運動」を展開します。

さらに、高齢運転者による事故を防止するため、高齢運転者標識を普及させるとともに、この標識を付けた自動車への保護意識を高めるように努め、関係団体による多様な機会を活用した普及・啓発を促進します。

家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって、高齢者交通事故防止運動を推進します。

ウ　自転車の安全利用の推進

自転車の利用にあたっては、自転車が本来車両（軽車両）であることや、道路を通行する場合の車両としてのルール、交通マナーの実践について理解させ自転車利用のマナーアップを市民運動として推進します。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等の自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、自転車の歩道通行時等におけるルールについての周知・徹底を図るとともに、自転車の実技指導を強化します。

また、関係機関・団体と連携して、危険予知・予測能力を高める「自転車シミュレーター」を活用した交通安全教育を推進します。

また、自転車の加害事故への認識と対歩行者事故における危険性等について教育や広報啓発活動を通じて理解をさせます。

さらに、薄暮時からの自転車の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進するとともに、自転車乗車中及び幼児が同乗中の自転車の転倒危険性について広報啓発を推進し、幼児向け等の自転車用ヘルメットの使用を促進します。

エ　二輪車事故防止運動の推進

厚木市内では、二輪車事故の割合が高いことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で、交通ルールを遵守し、安全運転を実践できる運転者を育成します。また、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる教育を行います。

そのため、関係機関・団体等が連携し、二輪車事故防止、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の広報啓発活動を推進するとともに、二輪車交通安全教室を充実させるほか、危険予知・予測能力を高める「ライディング・シミュレーター」を活用した交通安全教育を展開し、二輪車の事故防止を図ります。

オ　飲酒運転根絶運動の推進

重大事故をもたらす飲酒運転の根絶に向け、関係機関・団体等が一体となり、飲酒運転根絶運動を展開し、飲酒運転を許さない社会認識を徹底することにより、飲酒運転による事故の防止を図ります。特に、飲酒事故の被害者遺族による事故の悲惨さを訴える活動を周知し、飲酒に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う等、広報啓発活動を強化するとともに、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図るよう、教育内容の充実を図ります。

カ　すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解を深め、すべての座席における着用の推進を図るため、関係機関・団体等による連携の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開するとともに、シートベルトコンビンサー等を活用した参加・体験型の交通安全教育を実施するなど、家庭、学校、職場、地域等が一体となったシートベルトの着用推進運動を行います。

キ　チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園・保育所、病院等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。特に、両親学級や乳幼児健診などでチャイルドシートの正しい使用の指導を推進するとともに、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

また、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりのため、製品の安全性に関する情報の提供や取扱説明書の作成等、チャイルドシートや自動車のメーカーによる取組を促進するとともに、販売店における利用者への正しい着用の指導・助言を促進します。

ク　反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。また、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の普及を推進します。

反射材の普及は、全年齢層を対象とし、衣服や靴等の生活用品への組み込みを推奨するとともに、反射材の効果についての情報提供に努めます。また、反射材のファッションショー等による啓発活動を推進するとともに、特に高齢者に対する反射材の啓発活動を強化します。

ケ　効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で効果的な方法により重点的かつ集中的に実施し、実効性の高い広報を行います。

(ｱ)　高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車の排除等を図るため、関係機関・団体等と一体となった広範なキャンペーンを積極的に行い、きめ細かい広報の充実に努めます。

(ｲ)　交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、公的機関、自治会等を通じた広報等によりきめ細かな広報の充実に努めます。

(ｳ)　新聞、ラジオ、テレビ等の報道機関の理解と協力を求め、交通安全に関する資料、情報等

の提供を積極的に行うとともに、各季における交通安全運動等の広報を展開します。
(ｴ)　情報社会が急速に進展する中で、インターネットなどＩＴ関連の広報媒体を活用した交通安全情報を提供します。

コ　その他の普及啓発活動の推進

(ｱ)　市民が、それぞれの立場において交通安全を心がけ、交通事故を防止するため、市民交通安全の日や高齢者交通安全の日を中心に、関係機関・団体等が連携して広報・啓発活動を展開します。
(ｲ)　薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の事故の危険性等を広く周知するとともに、高齢歩行者等への視認性の高い服装の着用の推進、薄暮時における自動車の前照灯の早期点灯等の普及啓発を行います。
(ｳ)　市民への交通事故防止に関する意識啓発を図るため、インターネット等を通じて事故データ等交通安全に関する情報の提供に努めます。

（５）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全団体等の主体的な活動を促進するため、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助や交通安全情報の提供等の主体的な活動の充実のための支援をします。

ア　自家用自動車関係団体の育成指導

厚木警察署管内安全運転管理者会、厚木警察署管内青少年交通安全連絡協議会等を通じ、事業所に対する計画的な安全指導を要請し、マイカーを含めた事故防止活動の推進を図ります。

イ　事業用自動車関係団体の指導支援

社団法人神奈川県トラック協会県央支部、社団法人神奈川県タクシー協会相模支部、社団法人神奈川県バス協会等に対し、運行管理者を中心とした事業所ぐるみの交通事故防止活動が効果的に行われるよう支援します。

ウ　地域交通安全推進団体の支援

厚木警察署管内交通安全協会及び地域交通安全活動推進委員協議会、厚木二輪車安全普及協会、厚木市交通安全指導員協議会、厚木市交通安全母の会連絡協議会等に対し、組織の活性化による自主的活動の促進を図り、交通安全教育や広報等の活動が活発に行われるよう支援します。

エ　各種団体等の交通安全活動への支援

自動車製造・販売団体、ユーザー団体等に対し、交通安全教育、広報活動等、それぞれの立場における交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、あらゆる機会を活用した支援を行います。

オ　関係機関、団体等が一体となった交通安全活動推進体制の強化

交通安全対策に関する行政・民間団体間の定期的な連絡協議の場を通じ、交通安全に関する各種情報交換・提供体制の整備を図り、さらに、関係機関・団体等が一体となった交通安全活動推進体制を強化し、交通安全に関する市民総ぐるみの活動の展開を図ります。

（６）住民の参加・協働の推進

交通安全は、市民意識に支えられていることから、市民が交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要です。

交通安全思想を普及し、安全な地域社会の形成を図るため、行政、交通安全団体、民間企業等と市民が連携し、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成や、交通安全総点検等地域の実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

３　安全運転の確保

安全運転の確保には、運転者の能力や資質の向上が必要であるため、運転者教育等の充実に努めます。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等に努めます。

（1）運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、特に、免許取得時及び免許取得後における運転能力を向上させるための教育を行います。

また、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故実態の理解を深める教育等の実施を通じて、安全意識及び態度の向上を図ります。

ア　二輪車安全運転対策の推進

厚木市二輪車安全普及協会、厚木警察署管内交通安全協会等との協力体制を確立し、教育機関や事業者、老人クラブ等の関係機関･団体と連携して、高校生から高齢者までを対象とした、参加・体験型の実技講習を実施します。

また、自動二輪車の二人乗りについて参加・体験型の安全教育を行います。

イ　高齢運転者対策の充実

高齢者講習の効果的実施及び更新時講習の充実等に努め、運転適性検査機材等の活用及び個別安全指導の実施を通じて、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導・教育等を行います。　さらに、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識の積極的な使用促進を図ります。

ウ　シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、 関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等の機会を通じて、着用推進キャンペーンを積極的に行います。

エ　自転車安全運転対策の推進

家庭、学校、関係機関・団体が連携して、児童、生徒等に対する自転車の安全な乗り方の指導を行うとともに、「自転車マナーアップ運動」を通じて、自転車の交通事故防止を図ります。

ケ　自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

独立行政法人自動車事故対策機構等による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適

性診断は、診断技術の向上及び診断機器の充実等、受診環境の整備を行い、受診を積極的に推進します。

また、自動車運送事業者に対して、初任運転者、高齢運転者及び事故惹起運転者に対する適性診断の受診の徹底を図ります。

（２）安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習の見直し等により、資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導するよう警察に要請します。

なお、事業活動に関してなされた道路交通法違反等の使用者等への通報制度を活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命・容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

（３）自動車運送事業者の安全対策の充実

自動車運送事業者に対して、安全な運行管理の徹底を図るため、安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに過労運転・過積載防止等運行の安全を指導するよう警察に要請します。

（４）交通労働災害の防止等

ア　交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底により、事業場における適正な管理体制の確立、運転者教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

（５）道路交通に関する情報の充実

ア　危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物（消防危険物、高圧ガス、毒劇物、火薬類及び届出対象病原体等）輸送時の事故による災害を未然に防止するとともに、災害発生時の被害軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者への指導をするよう関係機関に要請します。

イ　国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、受荷主等にコンテナ情報の伝達を義務付ける等、必要な措置について定めた「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」の施行に向け、必要な措置を実施するよう関係機関に要請します。

ウ　気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・的確な公表及び迅速な伝達に努めるとともに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

（６）エコドライブ等の推進

地球温暖化や大気汚染などの環境問題に対する関心が高まる中、アイドリングストップや急発進、急加速をしないなど環境に配慮した運転方法であるエコドライブは、自動車排出ガスの削減や二酸化炭素の排出抑制、さらには、安全運転の実現につながることが期待されることから、自動車運送事業者、自動車ユーザーそれぞれの立場で、エコドライブを実践し、環境負荷の低減に努めます。

なお、自動車運送事業者に対しては、低公害車の導入、エコドライブの実施、自動車点検・整備等の実施により環境保全と経営向上の両立を目指すグリーン経営への取組を推進します。

あらゆる機会において、エコドライブの実施を呼びかけ、環境保全意識の高揚を図ります。

また、走行時にＣＯ2 を排出しない電気自動車(ＥＶ)について、ＥＶ用充電インフラの整備を進めることで、ＥＶドライバーの充電切れへの不安を解消し、安心してＥＶを運転できる環境の向上に努めます。

４　車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用など、自動車技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として期待できる範囲は確実に拡大しています。

このため、車両構造に起因する事故への対策を強化するとともに、運転ミスなど人的要因に起因する事故についても、車両構造面からの対策を講ずることにより交通事故の未然防止を図ることを推進します。

（１）車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア　先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進に協力します。

（２）自動車アセスメント情報の提供等

自動車の車種ごとの安全性に関する比較等の自動車アセスメント情報を自動車使用者に定期的に提供することにより安全な自動車の普及拡大を促進します。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を提供し、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

（３）自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車の点検整備の充実

(ｱ)　自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の促進を図るため、関係機関の協力の下に「自動車点検整備推進運動」を展開し、ユーザーによる保守管理の徹底を促進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、整備管理者等に対して、監査、研修等の機会をとらえ、確実な保守管理の実施を推進します。

なお、車両の不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図ります。

(ｲ)　不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている暴走族の不正改造車や、過積載を目的とした不正改造車等を排除するため、関係機関が協力して「不正改造車を排除する運動」を

展開し、広報活動の推進等により、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

(ｳ)　自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用･普及､車社会の環境の変化に伴い､自動車の適切な維持管理のため､自動車整備業の実態調査等を通じ現状を把握するとともに､自動車整備業が新技術に対応していくための高度化を推進します。

（４）自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）・普通自転車に係る型式認定制度を活用します。また、自転車利用者に対して定期的な点検整備の必要性を啓発、普及するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、あわせて付帯保険により被害者の救済を目的とするＴＳマーク*の普及に努めます。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

５　道路交通秩序の維持

交通事故を防止するため、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故につながる悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた交通指導取締りを推進し、事故原因の徹底究明を求める市民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図るよう警察に要請します。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体、市民が連携し、交通安全市民運動の一環として市民総ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

（１）交通の指導取締りの要請等

ア　一般道路における効果的な指導取締りの要請等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者並びに高齢者等の事故防止、事故多発路線等における事故防止のため交通指導取締りを効果的に推進するよう警察に要請します。

（２）暴走族対策の強化

ア　神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例及び基本指針の普及啓発

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」（平成 15 年県条例第 73 号）及び「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する基本方針」に基づき、凶悪化する暴走族による各種不法事案の未然防止、交通秩序の確保とともに、青少年の健全な育成に資する施策を関係機関・団体が連携して推進します。

イ　暴走族追放気運の高揚及び学校等における青少年の指導の充実

関係機関・団体等と連携し、街頭キャンペーンや各種会合を通じて、地域における暴走族追放気運の高揚を図ります。

*ＴＳマーク：自動車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

また、中・高校生を対象に暴走族への加入防止を目的とした交通安全教育等を積極的に推進します。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を活用し、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の指導支援を徹底します。

ウ　暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族のい集場所として利用されやすい施設等の夜間封鎖、い集・暴走を困難にするための交通環境づくりを施設管理者、道路管理者等と連携して推進するとともに、暴走族に対する不売等の協力要請等について、事業者との連携体制を確立します。

エ　暴走族に対する指導取締りの強化

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」のほか、あらゆる関係法令を積極的に適用した暴走族構成員の検挙及び違法改造車両の押収を徹底するよう警察に要請します。

その他、違法行為を敢行する旧車會に対する実態把握を徹底し、情報を共有化し、不正改造等の取締りを強化するよう警察に要請します。

オ　車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進します。

6　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上における救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

（1）救助・救急体制の整備

ア　救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救急活動の増大及び事故内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、円滑な救助活動を行います。

イ　救助・集団救急事故体制の整備

大規模な交通事故等、多数の負傷者が発生する事故に対処するため、緊急連絡体制の整備及び救出救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進します

ウ　心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当により、救命効果の向上が図られることから、心肺蘇生法、自動体外式除細動器（ＡＥＤ*）の使用などの応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

このため、心肺蘇生法に関する基準等による応急手当の知識・実技の普及を図り、応急手当指導者の養成を行うほか、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、

* AED：Automated External Defibrillator

指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

また、救急要請受信時における応急手当の指導を推進します。さらに、自動車教習所における教習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全指導に携わる者や、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を促進します。

さらに、学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図ります。

エ　救急救命士の養成・配置等の促進

市内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう、その養成を図ります。また、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

オ　救助・救急用資機材の整備の促進

救助工作車や救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

また、消防救急指令装置、救急医療情報収集装置、消防救急業務用地図等検索装置を一体化した高機能消防通信指令システムの導入を推進します。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進します。

カ　消防ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における横浜市・川崎市のヘリコプターの活用を推進します。

キ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応するため、教育訓練を充実し、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図ります。

ク　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社が自主救急として処理する一方、沿線市町村等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、協力して適切かつ効率的な救急業務体制を整備します。

このため、関係市町村・警察等と高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等における救急業務実施体制の整備を促進します。

さらに、高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

ケ　現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでの所要時間の短縮及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（ＦＡＳＴ*）の整備を図るよう警察に要請します。

コ　緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、新交通システム（ＵＴＭＳ）の構想等に基づき、ＧＰＳ技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を通報する緊急通報システム（ＨＥＬＰ*）の普及を図るよう警察に要請します。

（２）救急医療体制の整備

ア　救急医療機関等の整備

平日夜間や休日において、手術や入院が必要な救急患者に対する二次救急医療体制（病院群輪番制）の確保を図ります。

また、救急医療体制を円滑に運営するため、救急医療情報システムの充実について県に要請します。

イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療担当医師については、救急医療に関する教育・研修の充実に努め、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図るとともに、看護師についても、救急医療に関する教育の充実に努めます。

ウ　ドクターヘリの事業の推進

搬送時間、治療開始時間の短縮による救命効果の向上を図るため、ドクターヘリによる救急搬送システムの有効活用を推進します。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進します。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、携帯電話等により医師と直接交信するシステム（ホットライン）を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を推進します。

７　交通事故当事者等に対する支援

交通事故当事者及び家族等は、交通事故に係る損害賠償などの知識、情報が乏しいことが多いことから、交通事故に関する相談を受ける機会を充実するとともに、当事者及び家族等の支援を積極的に推進します。

（１）交通事故相談活動の充実

交通事故の当事者やその家族等からの相談に適切に応じられるよう、事故相談体制等の充実を図るため、交通事故相談窓口の円滑かつ適切な運営を図ります。

---

*FAST：Fast Emergency Vehicle Preemption Systems
*HELP：Help system for Emergency Life saving and Public safety

また、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、相談員の資質の向上を図り、常に相談者からのニーズに対応できる相談体制の充実を図ります。

さらに、交通事故被害者等の相談業務を、市交通事故相談窓口、警察本部の交通相談センター、公益財団法人神奈川県交通安全協会の交通安全活動推進センター等により推進します。

交通事故相談窓口等の周知にあたっては、広報誌、市ホームページ等の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者及び家族等に対し広く相談の機会を提供します。

（２）無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底するため、広報活動等を行います。

（３）交通遺児家庭に対する支援

ア　交通遺児家庭の福祉相談等の支援

交通事故で生計の維持者等を失った交通遺児家庭を対象とした、交通遺児等福祉相談員による相談活動を支援します。

イ　交通遺児援護基金による支援

「かながわ交通遺児援護基金」から、交通遺児家庭への見舞金等の支給について、社団法人厚木市社会福祉協議会が窓口となり、支援を行います。

（４）被害者支援の情報提供

ア　独立行政法人自動車事故対策機構による被害者等に対する援助措置

義務教育期の交通遺児等で生活に困窮している者に対し、独立行政法人自動車事故対策機構による貸付を行います。また、自動車事故被害者で生活が困窮している者に対して、後遺障害に係る保険金及び保証金の一部を立替え貸付けるとともに、債務名義を得ながら、その弁済を受けることが困難であると認められる者に対して、必要な資金の貸付けを行います。そのほか、自動車事故により重度の後遺障害に陥った被害者（脳障害による重度後遺障害者及びこれに準ずる脊髄障害等による重度後遺障害者）に対して、介護料の支給を行います。

8　調査研究の充実

交通事故の要因は近年多様化、複雑化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでは難しくなりつつあり、有効かつ適切な交通対策のために、その基礎となる研究開発の推進を図ります。

また、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ります。

（１）交通行動特性等に関する研究の推進

ア　高齢者の交通行動特性に関する研究の推進

高齢者人口及び高齢運転者の増加に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全かつ安心して移動・運転できるよう適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性に関する研究を推進します。

イ　歩行者の行動特性を踏まえた交通安全に関する研究の推進

主な交通事故発生形態の一つである歩行者事故を削減するため、歩行者の行動特性及びそれを踏まえた交通安全対策に関する研究を推進します。

（2）道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

関係機関・団体が有する交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民意識の高揚を図ります。

第２章　鉄道・踏切道の交通の安全

第１節　鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあり，これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、平成 17 年４月には乗客 106 人が死亡したＪＲ西日本福知山線列車脱線事故、乗客５人が死亡したＪＲ東日本羽越線列車脱線事故といった重大事故が発生しています。

本市においても、一たび鉄道事故が発生すると被害が甚大となるばかりでなく、利用者の利便に重大な支障をもたらす恐れがあります。

こうした現状にかんがみ、市民の理解と協力の下、第２節及び第３節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、運転事故件数の減少を目指すものとします。

第２節　鉄道交通の安全についての対策

１　鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供します。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、各種交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

２　救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

第３節　踏切道における交通安全の対策

１　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者等、本市における踏切内事故は平成 14 年以降発生していない状況です。

しかしながら、今後におきましても、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することにより、渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全を図ってまいります。

２　踏切道の交通安全の施策

（１）　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図るよう警察に要請します。

3　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があります。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとします。